

Saab 9-X Air Concept 2008

NEVS-brevet onsdag 19 juni
Föregående måndag 17 juni

NyTeknik

1. Nevs-ägarens gigaplan: Minst 15 gånger Northvolt

TT 2019-06-14 07:18

Nevs-ägaren Evergrande tänker bygga gigantiska elbilsanläggningar i södra Kina. Batteritillverkningen ska bli 15-30 gånger så stor som Northvolts presenterade planer i Skellefteå.



Enligt uppgifter från lokala myndigheter i Kanton (Guangzhou), som rapporteras i statliga The Global Times, tänker man sig tre anläggningar i satsningen, värderad till 160 miljarder yuan (220 miljarder kronor). På en av dem siktar man på en årsproduktion om en miljon elbilar, medan de andra två ska bygga bland annat batterier med en årskapacitet à 500 gigawattimmar.

Som jämförelse ska Northvolts i veckan aviserade batteritillverkning i Sverige - beskriven som väldigt stor - i första skedet omfatta 16 gigawattimmar, för att sedan byggas ut till 32 gigawattimmar.

Har resurser

En annan jämförelse är den så kallade gigafabrik som Tesla och Panasonic byggt upp i Nevadaöknen i USA. Den anläggningen producerar nu ungefär 25 gigawattimmar per år, och ska komma upp i över det dubbla - eller, som vd Elon Musk uttryckt det, mer än hela världens samlade årliga produktion av litiumjonbatterier då projektet aviserades 2013.

Läs mer: Grönt ljus för Northvolt – men osäkerhet kring litiumjontekniken

Evergrande har i och för sig resurser. Det svåröverskådliga konglomeratet brukar bland annat kallas världens största fastighetsbolag. I vintras gick företaget in som majoritetsägare i elbilsutvecklaren Nevs, som planerar att bygga bilar i Saabs gamla fastigheter i Trollhättan.

"Är vanvett"

Men branschsajten Electrek är ändå skeptisk. "500 gigawattimmar från en enda fabrik är vanvett", förklarar sajten i en kommentar.

Electrek påpekar också att Evergrandes tidigare elbilssatsningar inte gått helt planenligt. Bland annat har Evergrande gått in i amerikanska Faraday Future, som startades för fem år sedan men ännu inte levererat några bilar.

Även Nevs - som tänker bygga fordon baserade på gamla Saab 9-3 samt det tyska konceptet Sono Sion - dras med omfattande förseningar.



2. Polestar har öppnat konfiguratorn för prestandahybriden

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-13 16:49

Supervolvon kostar från 1,7 miljoner kronor. Enda tillvalet kostar 50 000.



Volvos prestandasyskon Polestar har öppnatbygg-din-bil-funktionen för laddhybriden Polestar 1, så nu är det möjligt att konfigurera ett eget exemplar.

Det går också att förhandsboka bilen direkt på nätet. De svenska priserna börjar på 1,7 miljoner kronor och det tillkommer en "beställningsregistreringsavgift" på 26.000 kronor. Däremot får du miljöbilsbonus på ungefär 35.000 kronor.

Det finns fem exteriörfärger att välja på och samtliga går att välja antingen som metallic eller matt (att välja matt lackering är enda tillvalet som kostar extra, 50.000 kronor). Köparna kan också välja mellan tre olika 21-tumsfälgar, kromade eller mattlackerade fönsterlister samt mörk eller ljus interiör.

Leverans tidigast i december

Till standardutrustningen hör bland annat växelspaksknopp i kristall, kolfiberdetaljer i interiören, läderklädda sportstolar, head up-display, Bowers & Wilkins-ljudsystem, aktiva LED-strålkastare, aktiv bakspoiler, möjlighet att låsa upp bilen med mobilen, adaptiv farthållare, Pilot Assist och ramlösa backspeglar.

När bilen presenterades pratades det om en elräckvidd på 15 mil enligt NEDC-körcykeln. Med den hårdare WLTP-körcykeln sjunker den siffran till 11 mil. Bilen har 600 hästkrafter och 1.000 Nm.

Beräknad leverans för den som beställer nu blir mellan december 2019 och februari 2020, och de första kundbilarna ska snart byggas.

Snart produktionsstart för Polestar 1

"Förstår inte strategin bakom Polestar"

ALLT OM BILAR

3. Nya samtal kan vara på gång mellan Fiat och Renault

Av Mattias Rabe, publicerad 14 jun 2019 07:00

Fiat Chrysler Automobiles och Renault uppges vara på väg att återuppta samtalen om en sammanslagning, men mycket hänger på Nissan.



I slutet av maj kom uppgifter om att italienskamerikanska fordonskoncernen Fiat Chrysler Automobiles (FCA) och franska Renault tittade på ett sammangående. För några dagar sedan visade sig att idén om en sammanslagning gick i stöpet.

LÄS MER: [Jättealliansen kraschade]

Anledningen sades vara den politiska situationen i Frankrike, men senare kom det fram uppgifter som menade att det var den franska regeringen, som äger 15 procent av Renault, som hade satt sig på tvären och samtidigt sökte stöd från Nissan som just nu ligger i en form av konflikt med Renault (som inte blev bättre av Carlos Ghosn-affären).

Ny vändning

Nu tar det hela en ny vändning i och med att Nissan sägs vara beredda att stödja en sammanslagning, men inte utan villkor. Nissan, som Renault har haft en allians med i 20 års tid, vill nämligen att Renaults ägarandel i Nissan ska minska kraftigt från dagens 43,4 procent. Japanerna anser att alliansen till stora delar styrs på franska villkor i och med att Renault även har rösträtt i det japanska bolaget. Nissan å sin sida har endast 15 procent ägarandel i Renault, och det utan rösträtt i den franska biltillverkaren. Orättvist kan tyckas, speciellt då Nissan är en mer än dubbelt så stor biltillverkare än Renault (Nissan sålde i fjol 4,75 miljoner bilar, Renault endast 2,29 miljoner bilar).

Franska regeringen ska ha sagt att de är beredda att minska sin andel i Renault för att underlätta en sammanslagning, men endast om det gynnar samtliga parter.

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Förändringar i Teslas produktlanseringar

Mattias Rabe 14 juni 2019

Tesla höll nyligen bolagsstämma och Elon Musk passade då på att informera om delvis förändrade tidsplaner för kommande modeller.



På den årliga bolagsstämman för några dagar sedan meddelade vd Elon Musk att företaget inte vill addera komplexitet till produktionen och modellutbudet förrän de har fått upp produktionstakten av batterier till lämplig nivå. Tydligen behöver tillverkningen av batterier öka kraftigt för att smidigt kunna få igång de fyra nya modeller som står på tur ska tur – Model Y, pickupen, Semi och Roadster.



Vad gäller Tesla Semi, den elektriska lastbilen med över 80 mils räckvidd, meddelades det vid presentationen 2017 att produktionen skulle komma igång under 2019. Så blir det inte. Elon Musk menar nu att det i stället handlar om en tillverkningsstart kring slutet av 2020. En försening med ett år.



Model 3-baserade crossovern Model Y skulle i de dyraste utförandena börja levereras under 2020, åtminstone var det var man sa vid presentationen i mars i år. Så kan det fortfarande bli, men det nya beskedet är lite mer svävande. Enligt Musk borde den komma under hösten 2020, men han poängterade också att företaget har en mer aggressiv intern schemaläggning.



Den elektriska pickup som Tesla ska lansera, som på bolagsstämman kallades för ”Cyberpunk Truck”, gavs det inga produktionsbesked om, däremot att förhoppningen är att man ska kunna visa upp den för första gången under slutet av sommaren 2019.



Vad gäller supersportbilen Tesla Roadster, som presenterades parallellt med Tesla Semi hösten 2017, gavs inga besked, men i början av juni kallade Elon Musk modellen för en ”efterrätt” och att den inte har någon större prioritet hos företaget eftersom de har andra fokusområden. Från början var tanken att 2020 blir premiäråret för nya Roadster. Om det verkligen blir så återstår att se.



GALLERI
Tesla Model Y
10 bilder



GALLERI
Tesla Semi
16 bilder



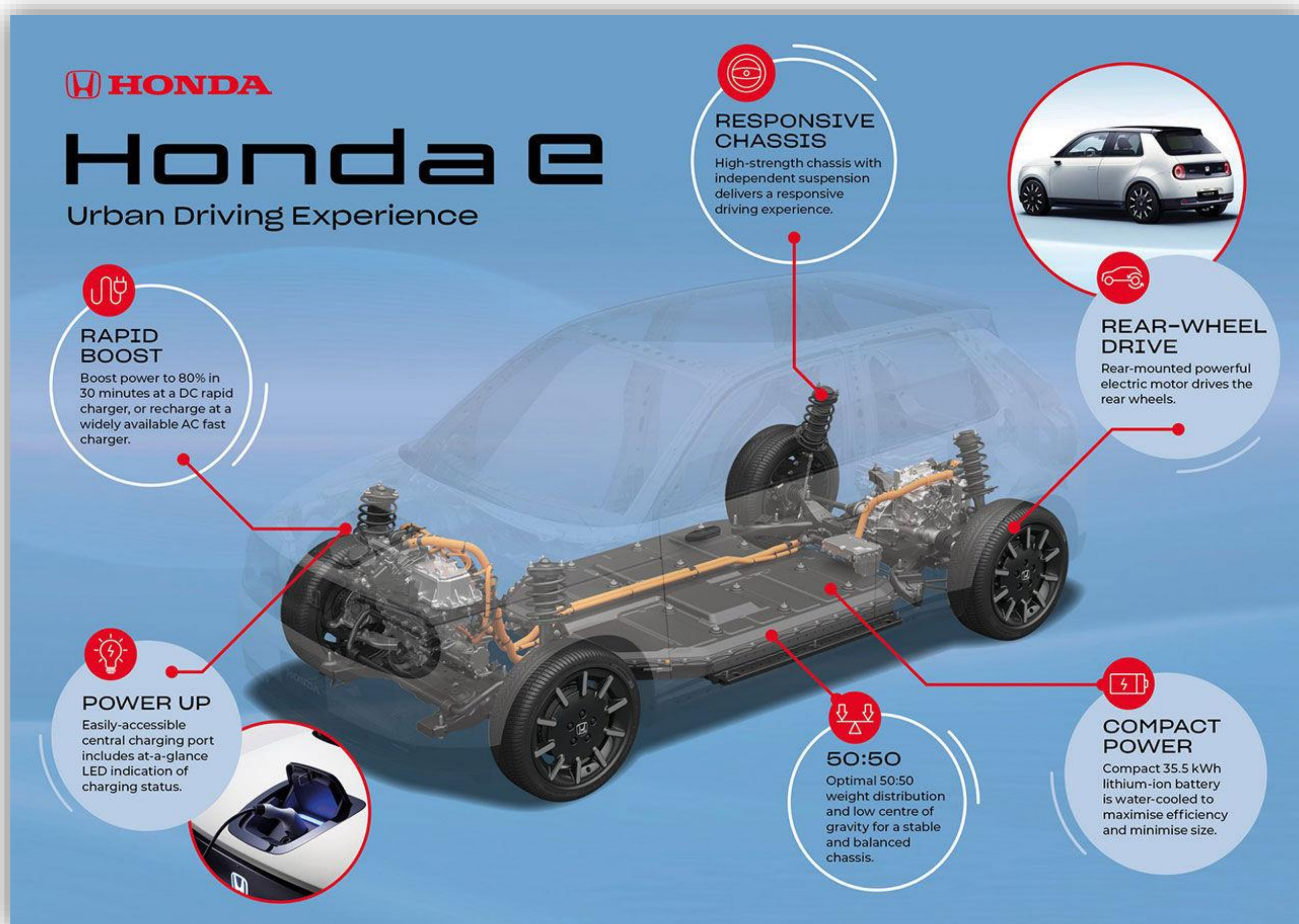
GALLERI
Tesla Roadster 2019
12 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Elbilen Honda e under skalet

Peter Klemensberger 13 juni 2019

Här är plattformen som ska ta Honda in i den elektrifierade framtiden. Citybilen Honda e blir först ut och kommer i produktion i år.



En liten bil men ett stort intresse. Ja, så kan man summera Honda e – Hondas eldrivna citybil som först visades som koncept under Frankfurtsalongen 2017 och som kommer i produktion senare i år.

Honda är duktiga på att portionera ut nyheter och vi hugger som kobror. Vi har tidigare fått se inredningen och backspegelkamerorna och under Genèvesalongen fick vi lite mer kött på benen om bilen i fråga.

Nu släpper Honda kanske den mest viktiga informationen hittills – om bilens plattform. Det är Hondas första plattform byggd för elbilar och batterierna, av litiumjontyp, är som brukligt placerade i golvet. Det ger en låg tyngdpunkt och en viktfördelning mellan hjulaxlarna på 50:50. Plattformen är optimerad för nästa generation eldrivna småbilar för stadsmiljö.

Honda e har motorn bak och är således bakhjulsdriven. Delar av hjulupphängningen är tillverkad i aluminium vilket gör bilen lättare och ska förbättra vägegenskaperna.

LÄS MER: BMW köper Hondas fabrik

Honda e laddas via ett lucka mitt i fronten. Där finns även LED-belysning som indikerar batteriets status. Batteripaketet, som är vattenkylt, har en kapacitet på 35,5 kWh och kan laddas via AC-anslutning av typ 2 eller CCS2 DC-snabbladdare. 80 procent av batteriets kapacitet kan laddas på 30 minuter. Honda anger att bilen har en räckvidd på 20 mil.

Hittills har Honda fått in 31 000 intresseanmälningar på bilen men plattformen lär vi även se dyka upp på annat håll. Till 2025 ska alla Honda-bilar som säljs i Europa vara elektrifierade – dit hör dock även olika typer av hybridlösningar.



NyTeknik

6. Ny Teknik provkör Kia E-Soul: ”En udda fågel”

Felix Björklund 2019-06-15 06:00

En tuff crossover – eller en udda fågel. Oavsett hur du ser på designen har Kia nu lanserat den andra generationen av Soul med eldrift. Men även om modellen bjuder på fantastisk teknik, har den lite svårt att hitta sin plats, skriver Felix Björklund som provkört Kia E-Soul.



Kia Soul lanserades 2009 som en livstilsbil, men den lite udda formen har varit en vattendelare. Därtill har brist på bagageutrymme samt drivlinor av det lite tröttare slaget inte gjort modellen till den försäljningsmässiga pop-express som tillverkaren hoppades på.

Nu tio år senare är det dags för generation tre, och då har Kia rensat under motorhuven. I Europa kommer den endast erbjudas som eldriven. Något som till en början kan tyckas progressivt, men som faktiskt är en krass marknadsekonomisk sak. Soul säljer urkasst, punkt. Men i och med att bilen har trumfkortet att den går att få som eldriven, så voilà har den ett existensberättigande. Frågan är dock hur stort det är. Men vi återkommer till det.

Designmässigt är det lätt att känna igen bilen. De lådaktiga formerna, de högt uppdragna sidorna och den karaktäristiska bakdelen har hängt med. Men de har uppdaterats rejält. Baktill löper bromsljuset som en giffel runt hela bakrutan och framtill är det en smal led strålkastare som gäller.

Att det är nytt märks verkligen på insidan där E-Soul känns mer vuxen än vad den lådaktiga exteriören påskiner. Det är propert och sofistikerat på ett avslappnat vis. Visst, det handlar inte om någon lyxinredning – men den är välutrustad. Den nya instrumenteringen är bra, lättläst och genomtänkt. Mittskärmen och hur man presenterar information där känns även den som att Kia låtit ingenjörerna ta ett extra varv på. Inte alls dåligt och bättre än vad jag förväntade mig.

Läs mer: Ny Teknik provkör Audi E-tron 55 quattro



Bilen jag rattar är i utförandet Advance Plus och då ingår det även trådlös laddare, läderklädsel och elstolar. Bland de tekniska systemen finns semi-autopilot som kombinerar filhållarassistent med adaptiv farthållare samt en bred palett av säkerhetssystem.

Till sin hjälp har föraren en head up display (även den i Advance Plus) i form av en plastskiva som fälls upp framför ratten. Och ska jag vara riktigt ärlig så är det här inget som jag känner att jag har en superstor användning av. Man kan se hastigheten och få köranvisningar från navigationen – men mitt sug efter det finns inte. Här har Tesla Model 3 och Mercedes EQC ändrat inställningen. Jag vill inte ha distraktionen i mitt synfält – jag vill ha det rent och fritt. Så även om Kia inte gör ett dåligt jobb, känns det som att tekniken inte är lika intressant längre.

Bilen har vuxit något jämfört med sin föregångare, och utrymmesmässigt är det inte trångt i kupén. Men det är framförallt i baksätet som E-Soulen blivit rymligare. Och där gör även den raka taklinjen att det är bra med huvudutrymme.

Men Soul är en kompakt bil, eller B-segmentsbil som det heter i branschen, och det märks i bagaget. Även om det är större än tidigare så kan det vara här som modellen stryks från många listor. 315 liter är det man får in.

Så är det att köra Kia E-Soul

I vardagskörningen upplevs bilen som både lättkörd och rapp på samma sätt som de flesta elbilar. Den förhållandevis höga vikten (1 807 kg) maskeras väl och det är först vid rejälare broms och rattutslag eller när det blir hetsigt som den märks av. E-soul har en identisk drivlina med E-niro vilket gör att körkänslan är liknande – dock inte en karbonkopia. Visst är den en trevlig varelse att ta på en stadstur eller på vardagssvängen till dagis och mataffären. Men när det börjar komma upp i motorvägsfart är det lite annorlunda. Soulen upplever jag som bullrigare och jag tycker att den saknar ljudkvaliteten som E-niro har.

Motorn levererar 204 hästkrafter och växlingen sker med ett vred i mittkonsolen. Utöver detta finns det en körlägesväljare där föraren kan alternera mellan eko, normal och dynamic. Justeringsmöjligheter likt dessa är numera standard i nästan alla bilar – även om majoriteten av Soul-ägarna lär glömma att knappen finns efter ett tag.



Något som jag däremot tycker är härligt är att Kia låter föraren justera bromskraftsåtervinningen med rattpaddlarna. Vissa belackare påstår att man bara leker med dem i början, enligt samma tes som att vissa sportiga bilar har rattpaddlar som förare inte ids använda i vardagen. Men det är fel. Jag paddlar på som bara den och gillar kontrollen det ger. Att man dessutom kan bromsa bilen till stillastående innebär att det går att köra helt utan att använda bromspedalen. Väl värt att testa för den som inte vet vad jag pratar om.

Läs mer: [”Toyota Camry levererar ingen vidare körglädje”]

Och vad hamnade förbrukningen på? Det pratas inte så mycket om energieffektivitet när det kommer till elbilar. Man låter räckvidden tala för sig… hur irrelevant den officiella siffran ibland än kan vara. E-soul ska klara 452 km enligt WLTP. Och faktiskt; under de test jag gjorde – med blandad vardagskörning, tragglande i pendlingsköer och ett par längre resor så stannade förbrukningen på utlovade 1,57 kWh/mil. De dagar jag körde mindre landsväg kunde energieffektiviteten vara bättre än så. Och för vardagskörningen är det här en mycket intressantare siffra än accelerationen 0-100 km/h. Så all heder till Kia som faktiskt levererar på sitt räckviddslöfte.

Något som däremot Kia inte riktigt hänger med i är uppkoppling och kringtjänster. Exempelvis är det ägarkvalitet att från dass eller vid kafferasten kunna förprogrammera bilens navigation, med laddalternativ på vägen. Och på den punkten är Tesla, Mercedes men även Audi och Volvo mycket bättre.

En annan plump i protokollet är även avsaknaden av dragkrok.

Kia E-Soul summerat

Den elektriska Soulen har en bra kombination av prestanda, räckvidd, och utrymme. Och som elbil är det mycket bil för pengarna. Trots det finns det något som skaver lite.

Jag kan tycka att det är lite förvånande att E-Soul kostar 433 900 kr och E-Niro endast 11 000 kronor mer. Visst, det är samma drivlina – men i mitt tycke känns den senare mer prisvärd, mångsidig och kvalitativ. Och hur kommer det bli i höst då Volkswagen ID.3 kommer med en prislapp som ligger längre än detta?



Fakta Kia E-Soul

Pris: från 433 900 kr.
Pris testbilen: 463 900 kr.
Motor: Elmotor, syncronmotor.
Maxeffekt 204 hästkrafter (150 kW).
Max vridmoment: 395 Nm.
Acceleration 0-100 km/h: 7,9 sekunder.
Toppfart: 167 km/h.
Batterikapacitet: 64 kWh.
Bilens ombordladdare: 7,2 kW.
Räckvidd: upp till 452 km (WLTP).
Officiell förbrukning: 1,57 kWh/ mil.
Förbrukning under test: 1,57 kWh/mil.
Laddtid snabbladdning 50 kW/100kW: ca 1,5 tim /1 tim (0-80 procents laddning).
Längd: 4 195 mm.
Bredd: 1 800 mm.
Höjd: 1 605 mm.
Markfrigång: 153 mm.

RELATERADE ARTIKLAR

Ny Teknik provkör Audi E-tron 55 quattro

”Toyota Camry levererar ingen vidare körglädje”

Ny Teknik provkör Subaru Forester e-Boxer

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Provkörning av Toyota Camry Hybrid Active

Jonas Borglund 15 juni 2019

Toyota Camry gör comeback! Enligt Toyota har scenen ändrats i och med dieselgate och försäljningen av dieseldrivna bilar gått ner markant. Detta faktum banar väg för snåla, bensindrivna bilar, och i förhållande till sin storlek är nya Camry Hybrid mycket snål.



Men riktigt så ny är den inte eftersom den sålts i USA sedan slutet av 2017. Camry är för övrigt världens bäst säljande sedan i storbilssegmentet med över 700 000 exemplar årligen. I Sverige har det historiskt sålts över 35 000 Camry. Nu, 2019 är den däremot helt ny för oss européer.

Camry har genom åren varit en populär, rymlig och pålitlig bil alltsedan första generationen som kom 1982. Bäst sålde generation två och tre där det även fanns en kombiversion, något som tycks tilltala überpraktiska svenskar mer än andra. Nu med generation åtta är ingen kombi aktuell men väl en mycket rymlig sedan där framför allt baksäte och bagageutrymme är väl tilltagna. Dessutom att Camry Hybrid i kraft av sin snåla men ändå kraftfulla drivlina hamnar på småbilsnivå rent skattemässigt är ytterligare en viktig bit för sönderskattade svenskar. Vägtrafikskatten de första tre "malus"-åren ligger på låga 606 kronor om året för att efter detta bli skrattretande billig.

Den officiella förbrukningssiffran för blandad körning är 0,43 liter milen enligt den utgående mätningsnormen NEDC och omräknad till nya WLTP är siffran 0,52 vilket motsvarar 119 gram koldioxid per kilometer enligt samma mätningsförfarande. Ganska enastående med tanke på storlek (489 centimeter lång), vikt (ca 1 600 kg) och effekt på 218 hästkrafter. Toppfart 180 km/ och 0-100 km/h ska klaras av på 8,3 sekunder.

Förbränningsmotorn på 2,5 liter och 177 hästkrafter har både indirekt och direkt insprutning samt variabla ventiltider både för insug- och avgasventilerna. Motorn har dessutom elektrisk olje- och kylvätskepump för att optimera snabbare uppvärmning. Allt sammantaget ger denna bensinmotor en världsledande termisk effektivitet på 41 procent.



Modernt och inte lika plastigt som tidigare. Materialen är nästan i premiumklass.

Även hybridsystemet är förbättrat med 20 procent lägre friktionsförluster och växlingsmönster i den sexväxlade CVT-lådanpåminner mer om en vanlig automatlåda. En märkbar förbättring. Komponenterna tar också mindre plats vilket medfört lägre vikt och en lägre motorhuv. CVT-lådan har också försetts med Auto Glide Control, eller frihjul som tillåter bilen att rulla med minskad motorbroms. Ett lätt tryck på bromsen eller körning i nedförsbacke aktiverar dock motorbroms vilket framgår av en lampa på panelen.

Batteriet (Ni-MH) är nytt och undanstoppat under baksätet där det inte stjäl någon bagageplats. Elmotorn utvecklar 88 kWh och den sammanlagda effekten är 218 hästkrafter.

Så, då är många av teknikaliteterna avhandlade. Det som återstår är körintryck. Jag minns Camry som en ganska intetsägande apparat, men bra. Den tog folk dit den skulle utan känsla eller finess men tämligen bekvämt. Nya Camry Hybrid är ingen sportig typ vilket man heller inte påstår. Den bygger på samma arkitektur (TNGA) som nya RAV4 och Corolla som båda fått fin kritik för köregenskaper. Camry gör inte bort sig heller när den sätts på prov.

Den har ett sportläge förutom normal och eco. I sport är gasresponsen klart piggare medan fjädring och styrning inte påverkas. Det gör inget eftersom fjädring och styrning duger precis som de är satta. Bilen är klart mer underhållande att ratta än tidigare modeller, utan att man för den delen försöker slå några rekord. Den är bara – vardagsduglig, i positiv bemärkelse. Den rullar också väldigt tyst på de kroatiska vägarna, som nog fått en skaplig EU-slant för att bli bättre – än svenska vägar.

Körpositionen är lägre än tidigare (hela bilen är lägre än föregångaren, som inte sålts i Europa) och både ratt och stol har bra justeringsmöjligheter. Bra stolar. Instrumentbrädan är modernt formgiven med riktigt bra material. Snyggt och lättbegripligt. Den enklaste modellen Active är mycket bra utrustad och har till och med läderklädsel som standard, dessutom eljusterbara stolar, aktiv farthållare, filhållning, automatiskt helljus, skyltigenkänning samt Toyota Touch 2 med 7-tumsskärm. Priset är satt till 334 900 kronor.



Stort och rymligt, faktiskt bättre än stora Volvo S90.

För 25 000 mer köper du Executive med bi-LED strålkastare, dödavinkelvarnare, parkeringssensorer med autobroms vid backning, 18-tumshjul, 8-tumsskärm med Toyota Touch 2, navigation och trådlös telefonladdning. Executive kostar 359 900 kronor och går att merutrusta för ytterligare 25 000 kronor med Premiumpaketet som bland annat innehåller eljusterbart baksäte, JBL ljudsystem, solskyddsgardiner i sidorutor och bakruta samt head up-display.

Bäst mår både bil och förare i måttligt tempo vilket också håller förbrukningen i schack. Som bäst avlästes 0,48 liter på displayen, men drygt 0,5 är en realistisk siffra vid lugn körning. Från avfärd i Split, ut på tomma landsvägar i ett fantastiskt vackert landskap. Märkligt få människor syns till, däremot märken efter skottsalvor i murar och hus. Då, under början och mitten av 1990-talet var det ingen dans på rosor här i det självständighetskrig som utkämpades. Nu framstår det mer som en idyll, framför allt längs kusten som hör till den finaste man sett.

Efter dagens körning nås Sibenik och hotellet vid vattnet. Frågan är. Vem köper en Camry? Kanske de som haft en tidigare, eller vem som helst som vill ha en större, bekväm sedan och vill betala bränsle och skatt som för en småbil. Taxi som kör på Arlanda? Alla gånger. Nackdelar? Navigationskartan ser tio år gammal ut och Apple Car Play/Android Auto finns inte – än. När det kommer vet man i dagsläget inte och det går inte att implementera i efterhand. För den som överlever utan detta finns ingen anledning att vänta längre är till lanseringen 30 augusti. Redan nu går den att beställa.



Läderklädsel som standard och baksätet är mycket rymligt.



Körpositionen är lägre än tidigare och både ratt och stol har bra justeringsmöjligheter. Bra stolar.

Tre frågor



Tommy Andersson, *produktchef Toyota Sverige.*

Hur kommer det sig att ni tar in Camry igen?
– Det är lite ”gambling” om man så säger. Vi tror att nu när dieslar är på nedåtgående finns efterfrågan på annat, bland annat en snål, stor hybridbil.
Men avsaknad av kombi lär väl knappast få svenskar att gå igång?
– Faktum är att det finns en nisch för sedaner, bara de är stora nog. Vi är övertygade om att produkten är mycket stark för rätt kundgrupp. Exempelvis tjänstebilsförare.
Om du får räkna upp några fördelar, vilka är de?
– Jag tror att när folk börjar räkna på vad en bil kostar att köra och att äga så ligger Camry Hybrid riktigt bra till. Den drar inte mer än en småbil och skatten ligger också väldigt bra till.

Det här är nytt!

Kaross
Hela bilen är ny jämfört med förra generationen, som inte sålts i Europa.

Motor
2,5-liters bensinmotorn är uppgraderad och har en bränsleeffektivitet som kan jämföras med dieselmotorns.

CVT-lådan
Optimerad för att mer likna en konventionell automatlåda. Försedd med frihjulsfunktion.

Bagageutrymme
524 liter är bättre än Volvo S90.

Toyota Camry Hybrid Active

Pris
334 900 kronor, säljstart 26 april, första kundleverans 30 augusti.

Motor
Bensin-el. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 14:1. Borrning/slag 87,5/103,5 mm, cylindervolym 2 487 cm3. Max effekt 177 hk (131 kW) vid 5 700 r/min, max vridmoment 221 Nm mellan 3 600-5 200 r/min. Elmotor 120 hk (88 kW), total effekt 218 hk, batterityp Nickel-metall hydrid, 244,8 V.

Kraftöverföring
Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,2 meter.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd i. u tum, däck 215/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 283, längd 489, bredd 184, höjd 145, spårvidd f/b 159/162. Markfrigång 14,5. Tjänstevikt 1 665, maxlast 435, max släpvagnsvikt ej dragkrok. Tank 50 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 524 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 8,3 s, toppfart 180 km/h. Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 0,48 l/mil, landsväg 0,42 l/mil, blandad körning 0,43 l/mil. CO2 98 g/km.

Bränsleförbrukning
(WLTP): Blandad körning 0,52 l/mil. CO_2 119 g/km.

Garantier
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, hybrid 5 år, assistans 3 år.

Skatt
606 kronor per år per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler



Lexus ES 300h
Vill man ha lite mer flärd och ett högre pris men samma storlek och drivlina som i Camry Hybrid är Lexus ES en nära konkurrent.
Pris: Från 417 900 kronor.



BMW 530e iPerformance
Till skillnad från den självladdande tekniken i Camry/Lexus är BMW en laddhybrid. Går cirka fem mil på el, sedan kickar bensinmotorn in.
Pris: Från 533 500 kronor.



GALLERI
Toyota Camry 2018
22 bilder

Jonas Borglund

Feber

8. Alpine släpper ännu sportigare version av A110

Av Roger Åberg 2019-06-14 kl 14:15

Möt A110S



Alpines A110 har "bara" 250 hästar men är ändå en väldigt, väldigt rolig bil att köra. Smått magisk faktiskt. Nu kommer de med en fetare version som lär vara ännu roligare eftersom man fixat till det fina chassit ännu en smula och höjt effekten till 292 hästar. Det kanske inte är mycket tänker nu, men vikten ligger på 1114 kilo.

Designen på A110S är lite råare, den gråa färgen är unik och logotyper har blivit svarta. Jag älskar den blåa färgen och stilen på den vanliga, men skönt med lite alternativ kanske? De blåa sömmarna på insidan har blivit orangea, smidda Fuchsfälgar finns som tillval och vill man så kan man få ett kolfibertak vilket sparar 1,9 kilo till.

Prislappen i Frankrike ligger på 66.500 euro och leverans sker i början av nästa år.

mynewsdesk.com +



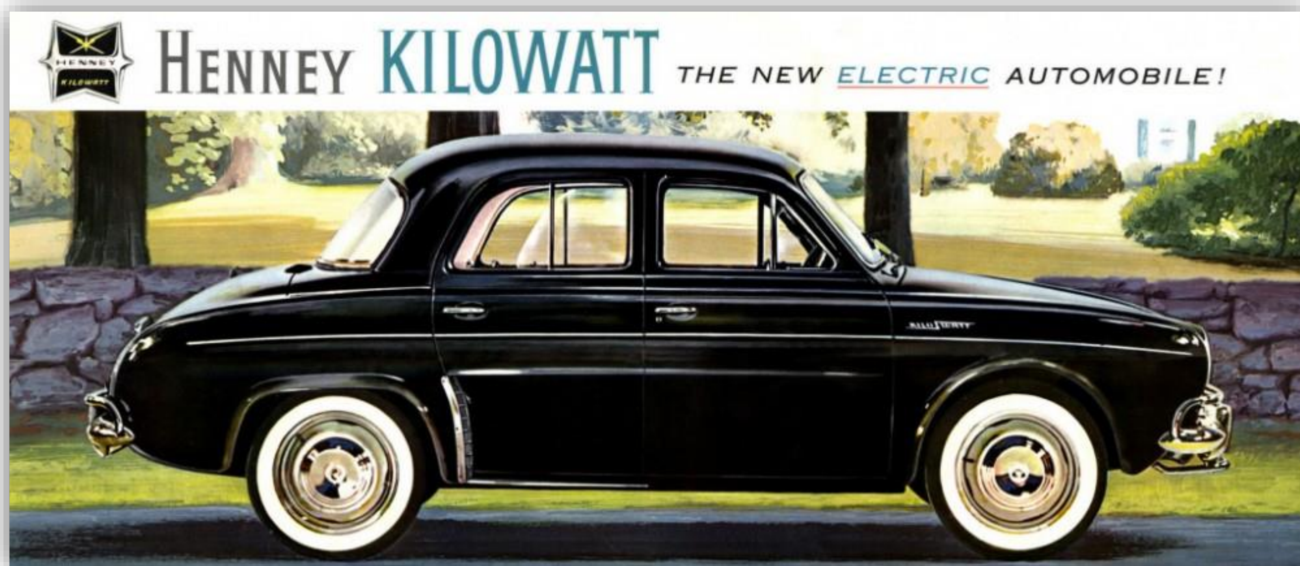
FILM:* *https://youtu.be/CD4TqVHIks0

Klassiker

9. Henney Kilowatt

Publicerad 10 juni **Text Mårten Carlsson**

Henney Kilowatt initierades med de bästa av förutsättningar. Men var tiden mogen för en elbil 1959?



Henney Kilowatt initierades med de bästa av förutsättningar. Det här är vad man började med.
- Henney, välrenommerad karossbyggare med anor från 1868. PÅ femtiotalet mest kända för ambulans och limousinkarosser på Packard.
- Emerson Radio Corporation, Störst i USA på elektronik och batterier sedan 1912.
- Eureka Williams company, också dom stora inom elektroniska saker och hushållsartiklar. Startades upp 1909 och sedan 1953 ingick i Henney
- Exide, ledande på batterier till just bilar och pionjärer i området. Startades redan 1888.
- Lee DuBridge. Fysiker och chef över Caltech
- Victor Wouk. Ingenjör på Caltech, han kom att vara ansvarig för kraftreglering och motorstyrning i elbilen. Hans principer inom det kom senare ligga till grund för att bygga dagens hybridbilar. Han konstruerade själv den första hybridbilen 1972.
- Linus Pauling. Nobelpristagare i kemi, ansetts som en av de viktigaste vetenskapsmännen i modern tid. Dessutom fick han Nobels fredspris också, 1962.

Alla ovanstående kom nu ingå i ett konglomerat som kallades National Union Electric Company, vars plan var att bygga en modern elbil. Elektricitet som drivkälla var en gång i bilens begynnelse rätt vanligt. Men den konkurrerades snabbt ut av förbränningsmotorn. Några elbilstillverkare lyckades klamra sig fast in på 1930-talet men med fåtal bilar gjorda. Sen var dom utdöda på allmänna marknaden. Kunde National Union med all kompetens de hade samlat ihop återuppväcka den igen?

Henney hade uppdraget att fixa en kaross till bilen, men vad skulle man använda för skal? Jo, man vände sig till Renault och deras Dauphine. En lätt smidig bil som man såg lätt kunde anpassas med batteripaketen.

Det finns olika uppgifter på att man antingen beställde 100 tomma karosser, alternativt att Henney fick loss pressverktyg att göra dom själva.



1959 rullade de första elektrifierade Dauphinerna ut från Henneys karossdivision i Canastota, New York, under namnet Henney Kilowatt.

Dom hade ett 36-volts system kopplat med 18 volts batteripaket i serie. Det räckte till en toppfart på drygt 60km/h och en räckvidd på¨6 mil. Kort sagt, det räckte inte.

Så till 1960 års modell hade Eureka Williams konstruerat ett 72-voltsystem. Nu kunde Kilowatten komma upp i drygt 100km/h och tio mil på en laddning. Det räckte egentligen inte det heller.

På två år lyckades man få sålt 47 bilar, pris och prestanda låg den i fatet. Bagageutrymme var ju naturligtvis obefintligt också. Henney Kilowatt salufördes för 3600 dollar, vilket var mer än dubbelt så mycket som en vanlig Dauphine.

Eller för den delen en lyxig Buick Invicta cabriolet med V8…

Dom allra flesta bilarna köptes av elbolag som servicebilar, dom såg det antagligen som en bra gimmick. Bara något dussin hamnade hos privata köpare.



Renault Dauphine US-spec 1957–66



10. Volvos självkörande lastbil har fått sitt första jobb: ”En idealisk miljö”

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-06-14, 15:17

Volvo Lastvagnars självkörande, elektriska och hyttlösa lastbil heter Vera. Och nu har Vera fått sitt första jobb på logistikföretaget DFDS. Där ska hon frakta containrar mellan deras logistikcenter och en hamnterminal i Göteborgs hamn. Detta projekt är att samarbete mellan Volvo Lastvagnar och DFDS, och initialt är det tänkt att Vera ska testas och vidareutvecklas.



"Nu har vi en möjlighet att börja använda Vera i en idealisk miljö och vidareutveckla hennes potential för andra liknande uppgifter, säger Mikael Karlsson vice president på Autonomous Solutions på Volvo Lastvagnar.

På sikt är det tänkt att sätta flera Vera-fordon i bruk. Dessa ska sedan kopplas samman och kontrolleras centralt från ett kontrolltorn. På så vis menar Volvo Lastvagnar att man kan skapa ett sömlöst och konstant flöde som kan skalas upp vid krav på ökad effektivitet, flexibilitet och hållbarhet.

Veras arbetar som bäst i repetitiva flöden där maxhastigheten uppgår till ca 40 km/h.

FILM: https://youtu.be/CMREUiQZSIs



[Volvo testar självkörande lastbilar i gruvan]

NyTeknik

11. Här kör Einrides förarlösa lastbil i stadsmiljö

Peter Ottsjö

2019-06-13 13:11

Nästa år ska Einrides självkörande fordon transportera varor i Halmstad. Men redan nu har den svenska startupen nått en ny milstolpe.



En T-pod självkör i stadsmiljö för första gången

Som förberedelse hade Einride skapat en hd-karta av Grönlandsgatan i Kista. Vägkanter, hus, lyktstolpar och annat som deras hyttlösa, självkörande och elektriska lastbil – T-pod – borde känna till under jungfrufärden i stadsmiljö. T-poden är redan i drift på allmän väg – den tjänstgör på DB Schenkers anläggning i Jönköping – men det här var första gången den fått i uppgift att rulla fram på en helt vanlig gata.

Att det skulle finnas människor att ta hänsyn till var väntat. Demonstrationen hade trots allt förlagts till Ericssons Mobility Day-mässa. Men under den korta resan hade en fet Volvo-stadsjeep parkerat precis där den självkörande lastbilen skulle göra en saxvändning. För att komma runt det problemet var lastbilen tvungen att köra i fel fil.

– När det händer sådana saker behöver man vara lite innovativ i sin körning. Som operatör blir man tvungen att ta över fordonet i det läget. Roboten kan inte bryta mot trafikreglerna. Den här typen av miljöer med mycket människor är ganska svåra för en robot att hantera. Operatören måste bryta många av de reglerna som är uppsatta för roboten, som att köra mycket närmre människor än systemet är programmerat att göra, säger Einrides teknikchef Pär Degerman.

Läs mer: Svenskarnas väg mot självkörande lastbilar

Den här typen av utmaningar lär dock snart bli vardag för Einrides hyttlösa lastbil. Nästa år är tanken att de elektriska fordonen ska transportera varor mellan Lidls centrallager och en av Lidls butiker i Halmstad, en sträcka på ungefär fyra kilometer.

– Fordonen är på nivå 4, de kan övervaka sig själva. Däremot kan de inte hantera alla situationer, men då kan det försätta sig i ett säkert tillstånd, som att stanna eller köra till sidan av vägen. Operatören får en notis och kan rycka in och hjälpa till. Vi siktar på att det ska vara 90 procent självkörande och 10 procent operatörsstyrt, säger Pär Degerman.

Upp till medborgarna att bestämma

Einride har av Transportstyrelsen beviljats tillstånd att framföra fordonet på allmän väg på DB Schenkers anläggning i Jönköping fram till 31 december 2020. Nu söker den svenska startupen ett liknande tillstånd för Halmstad.

– Vi jobbar tillsammans med Transportstyrelsen. Sverige har en lite mer komplicerad approach än många andra länder så det tar lite längre tid för de här bitarna. Samtidigt så är svensk byråkrati en otrolig tillgång för oss, den är väl medveten om och fokuserad på att angripa samhällsproblemen, säger Robert Falck, vd för Einride.

Inför den publik som kommit till Mobility Day passade Robert Falck på att påminna om miljöfördelarna med självkörande elektriska fordon.

– Det är många som tjänar pengar på att upprätthålla befintliga strukturer, som med diesel. Men 7-8 procent av koldioxidutsläppen finns i den här typen av transporter. Vår roll som entreprenörer är att tillhandahålla ett alternativ. Sedan är det upp till medborgarna att själva bestämma vilket samhälle vi vill ha.

Läs mer: Här är första kunden för Volvos hyttlösa lastbil Vera

Utöver DB Schenker och Lidl Sverige har Einride nyligen fått en annan tung kund: däcktillverkaren Michelin.

– Vi har dessutom ett flertal kunde i USA och kommer att börja leverera under 2020. Vilka kunder det är får jag tyvärr inte säga, säger Robert Falck.

Att T-poden gjorde sin debutresa i stadsmiljö i hjärtat av både svensk och global telekom – nedanför huset där Ericsson byggde sina första mobilnät – var naturligtvis ingen tillfällighet. Utan uppkoppling stannar Einrides fordon. Och både Einride och Ericsson använder gärna T-poden som en stark symbol för morgondagens 5g-samhälle.



Robert Falck, vd för Einride

SVENSKA DAGBLADET

12.Torbjörn Isacson:Brådstörtat upplägg för Scanias comeback

Torbjörn Isacson

Publicerad 2019-06-14 08.54

Volkswagen väljer några rejäla krockkuddar för att inte ta några risker vid Tratonnoteringen. Värderingen har sänkts kraftigt, och bara cirka 10 procent av aktierna säljs ut.



Scania-ägaren Traton kommer att börja handlas på Stockholmsbörsen den 28 juni, enligt ett pressmeddelande.

Kommentar:
En kommentar belyser ett ämne ur flera infallsvinklar. Eventuella åsikter som uttrycks är skribentens egna.

Brådstörtat upplägg för Scanias comeback

Det är uppenbart snabba ryck som gäller nu i Volkswagen och Traton. Sent på torsdagen meddelade den tyska fordonsjätten att Traton ska noteras om två veckor i Frankfurt och Stockholm.

När Volkswagen sköt upp sina noteringsplaner i mars talades det om att uppåt 25 procent av bolaget skulle säljas ut, till en total värdering av 200–250 miljarder kronor.

Det försöket drogs tillbaka med förklaringen att omvärldsläget såg för osäkert ut.

När Volkswagen några månader senare nu väljer att gå till handling, i ett på flera sätt ännu mer osäkert läge, sänks värderingen till 13,5–16,5 miljarder euro. Dessutom ska bara 10–11,5 procent av aktierna säljas ut.

Att Volkswagen skulle tvingas backa rejält på båda de två punkterna har stått klart den senaste tiden. Men upplägget ser tämligen brådstörtat ut. Traton måste helt enkelt noteras före sommaren, verkar resonemanget lyda.

Å andra sidan så ska det nog ganska mycket till för att det här försöket ska misslyckas.



Volkswagen har plockat in ett dussin investmentbanker som den senaste tiden intensivt uppvaktat tänkbara köpare för att sondera intresset. Det är en närmast massiv anstormning.

Introduktionen konkurrerar inte heller med några andra större erbjudanden. Det har varit synnerligen fattigt på börsintroduktioner i Europa hittills i år.

Värderingen, jämfört med exempelvis Volvo, är numera klart mer modest än vad Volkswagen hoppades på i våras – när det handlade om en rejäl premium mot Volvos börskurs. Göteborgsbolaget har historiskt sett varit en bra bit efter Tratons spjutspetsbolag Scania, men har på senare år kommit i kapp.

Med tanke på att övriga delar av Traton ser betydligt sämre ut så har investerarna självklart varit tydliga kring det.

Det faktum att en så liten del av Traton säljs ut, gör också att det kommer att handla om under 20 miljarder kronor som ska plockas in till Volkswagen. Även om svenska köpare förväntas ta en mindre del, lär bara det uppdämda intresset bland flera av de institutioner som länge kämpade för att behålla Scania på Stockholmsbörsen räcka en bit på den vägen.

Men ett Traton som är noterat på två aktiemarknader, där Volkswagen kommer att kontrollera cirka 90 procent av bolaget, kommer knappast att bli en storsäljare bland svenska småsparare.

Även om det är roligt för Stockholmsbörsen att Scania gör comeback så är det lång väg kvar till Södertäljebolagets storhetstid på börsen.



Scanias moderbolag till börsen den 28 juni

SCANIAS BÖRSNOTERING 2 tim

NyTeknik

13. Ny teknik på bussar ska sätta dit brittiska ljudmarodörer

John Edgren 2019-06-14 14:50

Högljudda fordon stör britternas nattsöm. Nu ska landets bussar utrustas med akustiska kameror på test för att fånga ljudmarodörerna på bild.



"Ljudföroreningar gör livet miserabelt för människor i hela landet", enligt Storbritanniens transportminister Chris Gravling. Nu ska Gravling och den brittiska regeringen ta med hårdhandskarna mot de som bryter mot decibelreglerna.

Storbritannien utnyttjar flitigt ny teknik för att stävja brottsliga beteenden. Exempelvis var brittisk polis tidig med att använda automatisk avläsning av bilarnas registreringsskyltar. Det senaste systemet i raden ska fånga marodörer som varvar sina motorer på ett störande sätt, eller har manipulerat sin ljuddämpare.

The Department for Transport, Storbritanniens transportdepartement, ska utrusta en rad stadsbussar med vad de kallar akustiska kameror. Mikrofoner mäter ljudet från de fordon som bryter mot decibelreglerna, och kameran tar en bild av registreringsskylten så att syndarna kan bötfällas.

Under de kommande sju månaderna ska bussarna jaga bilister och mc-förare i ett första test. Åtgärden vidtas efter påtryckningar från mindre samhällen där befolkningen har tröttnat på fordon som modifierats av ägarna för att låta mer.

Kampanjledaren dr. Jonathan Moore har arbetat för att minska oljudet längs A32 i South Devons nationalpark i Hampshire. Till Telegraph säger han sig vara evinnerligt trött på de motorcyklister som kör genom byarna hundratals gånger per år vid "asociala tider på dygnet".

Storbritanniens transportminister Chris Grayling tror att den enkla tekniken kan utgöra ett alternativ för att säkerställa att dessa mindre samhällen skyddas mot kraftiga ljud – och att folk bryter mot lagen åtalas.

– Ljudföroreningar gör livet miserabelt för människor i samhällen över hela Storbritannien, och har väldigt allvarliga hälsoeffekter. Det är därför som jag är fast besluten om att slå ned på de störande förare som förstör vår gatumiljö, säger Chris Gravling.

– Ny teknik kommer hjälpa oss att leda vägen i arbetet med att göra våra små- och stora städer tystare. Och jag ser fram emot att få se hur de här spännande nya kamerorna kan fungera, fortsätter han.

ALLT OM BILAR

14. Högtryck för Stockholms säkerhetsförare nu

Av Veronika Åström, Publicerad 15 jun 2019 10:00

De senaste två veckorna har det hänt mycket i Stockholm. Förutom Obama-besök och elit-konferensen Brilliant Minds på Grand Hôtel, har stora artister som Bon Jovi, Eagles, Phil Collins och Backstreet Boys besökt staden. – De här veckorna har det varit fullt ös. Vi har haft fullt, säger Natalia Santos, pressansvarig på Taxi Stockholm.



Ako Ameen har varit säkerhetsförare i två år. Han kör en BMW 530e.

På grund av de täta evenemangen har det varit väldigt hög efterfrågan på Taxi Stockholms premiumbilar med specialutbildade säkerhetschaufförer.

– Det som efterfrågas speciellt är att det är mycket resor till och från Arlanda. Det stämmer överens med att det händer mycket i staden, säger Natalia Santos.

Vissa av taxibolagets körningar sker också med säkerhetseskort men det är ingenting Natalia Santos kan gå in närmare på. Heller inte om det har skett under dessa två veckor.

Något som också har varit mycket högt eftertraktat är taxibolagets så kallade förfogandetjänst.

– Den här typen sticker ut nu. Det handlar om att man bokar en privatchaufför som man har till förfogande i kanske åtta timmar.

Har ni varit inblandade i aktuella storbesöken?

– Det jag kan säga att det de senaste två veckorna har varit väldigt hög efterfrågan på våra säkerhetschaufförer och premiumbilar. Det har varit helt fullt och det kommer att fortsätta en stund till.

Har ni haft uppdrag åt toppkonferensen Brilliant Minds?

– Jag kan inte ge ut den typen av information.

Speciell säkerhetsutbildning

Taxi Stockholm har 110 premiumbilar och ett tjugotal chaufförer med säkerhetsutbildning, berättar hon vidare.

– De används vid vissa speciella uppdrag, när inget får gå fel. Det är dels nivån på servicen, bilarna och förarna, men också att de inte är stripade, det vill säga att bilarna är mer diskreta och har tonade rutor, säger hon och fortsätter:

– Förarna har en speciell säkerhetsutbildning som innehåller bland annat riskbedömning, akut sjukvård, kunskaper om människor och stress, hantering vid hot och angrepp.

En av dessa chaufförer är Ako Ameen, som varit säkerhetsförare i två år. De bilar som används för ändamålet är Mercedes V-klass, E-klass och S-klass. Och den bil som han kör – en BMW 530e.

– Det är bra bilar. De är säkra, stabila, snabba och lättare att kontrollera om det händer något. De har också mörkt glas så att kunden inte syns, säger Ako Ameen, och tillägger:

– Det är också miljöbilar, och vissa efterfrågar just el- eller hybridbilar.

Vad handlar ditt jobb om?

– Säkerhet i trafiken och om en speciell kund ska vara i en kortege. Upptäcka fara i trafiken, olyckor och allt möjligt som kan hända, men också annan fara för kunden såsom hot och kidnappningar.

Det kan vara vem som helst som åker med och ibland bokas körningen av något evenemang eller exempelvis Grand Hôtel.

– Vi säkerhetsförare får ett uppdrag. Det kan vara av vem som helst. Jag kan inte säga namn men det är mest artister från andra länder.

Ibland vet han inte vem det är han ska köra innan körningen:

– En stor del av säkerheten handlar om information och därför är det viktigt med försiktighet, säger han, och berättar att kunder också beställer en privatförare för en tid.

– Det är ett roligt jobb. Det händer alltid roliga grejer med artister, säger han, men kan inte gå in närmare på vilka artister han kört eller några specifika händelser.

”Vara diskret”

Sträckan Arlanda till Grand Hôtel, men också till andra hotell i staden, har han kört många gånger. Där är det också vanligt att fans ofta väntar och då kan artister ha önskemål på placering av bilen så att denne snabbt kan komma in ostörd.

– Vakter brukar kommunicera önskemålen. Vi håller också koll. Sedan kan det handla om var i bilen kunden sitter och var de ska gå ut. Det beror på situationen. Det kan också handla om att bilen inte ska sticka ut – vara diskret och inte synas.

En stor del av jobbet handlar också om att ge bra service.

– Jag tar hand om dig, jag vill att kunden ska ha en upplevelse i bilen. Jag dammsuger säten och golvmattor inför varje ny körning. Det ska vara fräscht.

– Vi håller också låg profil – pratar inte med kunden om det inte handlar om servicen, om inte kunden tilltalar oss.

Första hjälpen

De är också utbildade på att vara snabba på första hjälpen – att hantera andningsstopp, hjärtstopp och blödningar, men också hur man räddar en kund till en säker plats vid en händelse.

När det handlar om säkerhetskortege och säkerhetseskort är de utbildade i avstånd och säkerhet och samarbetar då med andra, såsom flygvapnet, Säpo eller polis.

Har du varit med om något akut läge?

– Två mindre händelser med kunder som löstes rätt fort. Men däremot stod jag i korsningen Kungsgatan/Sveavägen när terrordådet på Drottninggatan inträffade. Jag körde då en skakad familj hem och försökte lugna dem. Vi är inte bara en person och en bil, vi är en del av samhället och ser saker och försöker hjälpa till så mycket som möjligt.

Klassiker

15. Grattis Lamborghini Espada!

Publicerad 19 juni 2009 **text Carl Legelius**

I dag när Germund och Görel har namnsdag säger vi grattis till Espada!



Espada är tjurfäktarens svärd i Spanien, men också en djupsimmande svart svärdfisk som ofta hamnar på turisternas tallrik på portugisiska Madeira. Espada är också den Lamborghinimodell som Carl-Gustaf Lindstedt i första hand förknippas med.

Espada började som Marzal, en ren showbil signerad Bertone och Marcello Gandini som utöver en fulltecknat superbils-cv även kan skryta med att ha gjort Citroën BX.

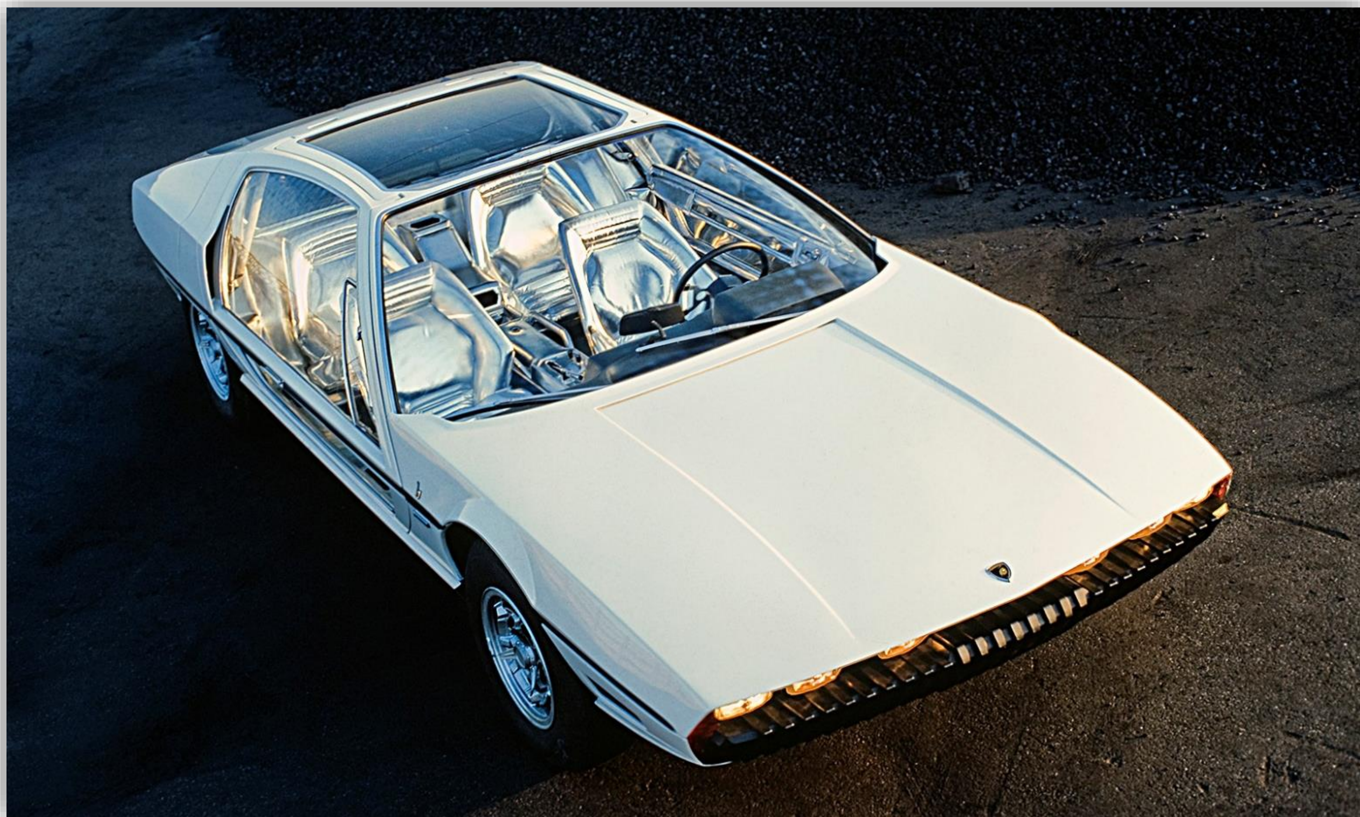
Marzal rullades ut på estraden 1967. Det blev ett omedelbart sug efter den stora landsvägsmissilen från Lamborghini, men för att få showbilen att landa i verkligheten ändrades den på åtskilliga punkter - bland annat skippade man måsvingedörrarna i glas och satte motorn fram, en V12 på 325 hk. Marzal hade en "halverad" V12, en rak sexa aktermonterad på tvären. Marzal är kanske mest känd som en Matchbox leksaksbil i orange.

Det fortsatta prototyparbetet omfattade en mindre lyckad variant med märklig fönstersättning och måsvingedörrar. Till slut städades linjerna upp och i mars 1968 rullade den första produktionsbilen ut från fabriken. Med helt vanliga om ändå tjusigt utdragna dörrar. V12:an var på 3,9 liter och helt i aluminium med dubbla överliggande kamaxlar. Sex dubbelports Weber 40 skapade rätt bensintörst och välljud. Det var en stor bil, 473 cm lång och 186 cm bred. Toppfarten sades vara 250 km/h.

Espada S1 tillverkades fram till november 1969 då den ersattes av S2, eller 400GTE. Nu försvann den fräna formen på instrumentpanelen, ett av stilgreppen från extrema Marzal. En bit in i produktionen slopades hjulen från Miura.

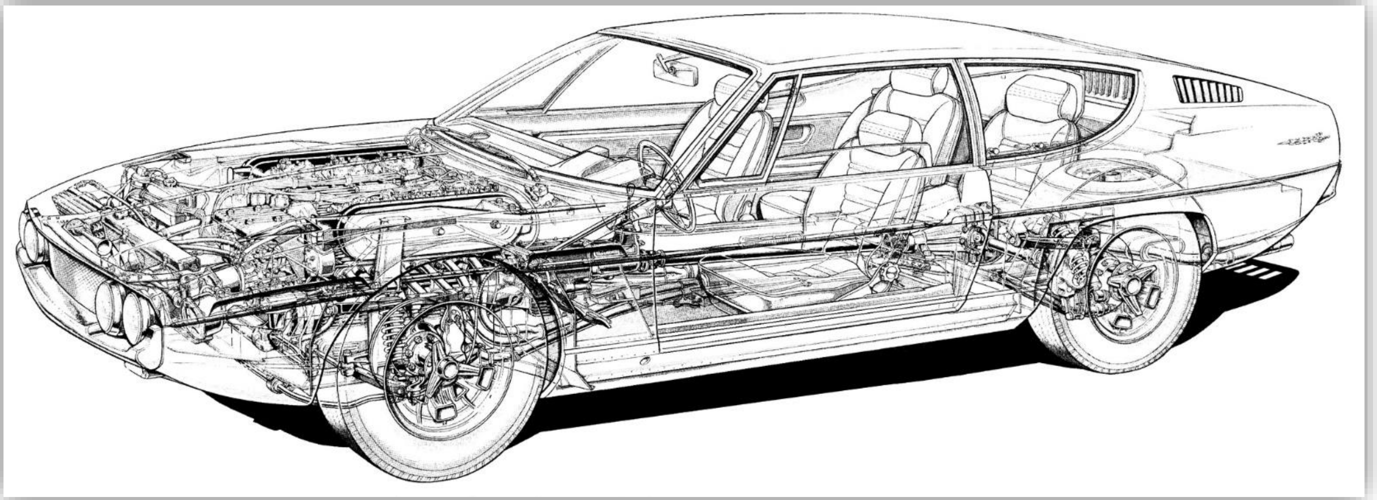
1973 kom - ni gissar rätt - S3. Nu försvann den skokartonglika instrumentbrädan till en smalare historia, vars högra del var kraftigt invinklad mot föraren. 1978 lades Espada ner och under flera år var den "volymmodellen" i Lamborghinis sortiment och 1 217 gjordes på tio år.

Lindsteds Espada ska för övrigt ha varit en 72:a, omlackerad i vitt med emblem i guld. Ursprungligen var den lackerad i en behagligt brun kulör med det smeksamma namnet Luco Di Bosco.



Den enda gången Marzal såg rulla för egen maskin sägs vara då furstinnan Grace av Monaco och furst Rainier körde lite långsamt med den i ett officiellt sammanhang. Det är väl inte någon vild gissning att väghållningen med motorn bak inte var helt perfekt.

Måsvingedörrar i glas är receptet för att få bort foppatofflor och träningsoverallsbrallor ur trafikbilden



Espada 400 GT (Series I) 1968–69



Espada 400 GT (Series I) 1968–69



De tuffa duct-luftintagen var inte till för att förse vaktparaden av förgasare med luft. De var intag för luft till kupén. Espada fanns med 5-växlad manuell låda från ZF eller treväxlad automat.



Espada 400 GTE (Series III) 1972–78



16. Film: Hur lika är de bästa bilarna i Formel 1 och LMP1-klassen i WEC?

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-06-14, 18:22

I den här filmen kan du se en teknisk jämförelse mellan sportvagnsracing och Formel 1. Likheterna är större än man kan tro.



Mercedes W10 och Toyota TS050 är de två mest framgångsrika bilarna i sin respektive tävlingsform. Båda har en mycket avancerad teknik som testats och utvecklats under tusentals timmar.

I den här färska filmen från brittiska Autosport får vi en noggrann genomgång av tekniken hos de bästa från Formel 1 och World Endurance Championship, LMP1-klassen. Redaktören Jake Boxall-Legge visar att likheterna mellan de två kungaklasserna är större än man kanske kunde tro.

Båda bilarna har ungefär samma toppeffekt på runt 1.000 hk. Bredden är runt 200 centimeter och topphastigheten är ganska lik med 360/330 km/h (F1/WEC). En av de största skillnaderna finns i vikten, Mercedes W10 väger in på 743 kilo och Toyota TS050 väger 888 kilo.

743KG	WEIGHT	888KG
≈5500MM	TOTAL LENGTH	4650MM
2000MM	WIDTH	1900MM
≈1000BHP	POWER	986BHP
≈360KM/H	TOP SPEED	≈330KM/H

Visst finns det skillnader, men också rätt många likheter.

FILM: https://youtu.be/Ez1p3QHjDfc



Reglementet styr mycket av utseendet på bilarna, med exempelvis maxmått. Med friliggande hjul som på F1-bilarna är det extremt viktigt att få till fronten på bästa sätt – något som Mercedes uppenbarligen lyckats med i år. I WEC tillåts två karosser, varav en brukar användas på Le Mans för att maximera toppfarten på den lång rakan.

20 saker du alltid velat veta om Le Mans 24-timmars

Film: Formel 1 ska bli roligare 2019 – här visar Mercedes nya W10-bilen

James May berättar historien: När Ford skulle banka skiten ur Ferrari på Le Mans 24-timmars

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

17. Rally Sweden får förlängt VM-kontrakt

Mattias Rabe 14 juni 2019

Glada nyheter för alla svenskar som vill njuta av rally av stora mått på hemmaplan. Rally Sweden har nämligen fått förlängd VM-status med tre år.



Sverige kommer att ha en plats i WRC-kalendern även de kommande tre åren – 2020, 2021 och 2022. Detta står klart sedan organisationen bakom Rally Sweden, som i folkmun inte sällan fortfarande kallas Svenska Rallyt, och WRC Promoter enats om villkoren efter en längre tids förhandling. På förhand har det inte varit helt gjutet att Sverige skulle få behålla VM-rallyts förmodligen mest uppskattade vinterrallydeltävling, länderna som vill in i VM-cirkusen är många, inte minst Kanada som också vill arrangera en deltävling i vinterföre.

– Vår ambition har hela tiden varit att teckna ett nytt treårsavtal och nu är vi äntligen där. Alla som brinner och kämpar tillsammans med oss bär en viktig del i detta och jag vill rikta ett stort tack till hela vår organisation och våra funktionärer, våra offentliga och privata samarbetspartners och framförallt våra besökare och fans, säger Rally Swedens vd Glenn Olsson.

– Jag är väldigt nöjd över att vi har nått en överenskommelse där rally-VM fortsätter att återkomma till Sverige och Norge. Kombinationen av dynamiska WRC-bilar och moln av uppriven snö och is ger spektakulära actionbilder och unika sportsliga utmaningar till WRC. Värmland har visat sig vara en utmärkt värdregion och vi uppskattar verkligen den support som finns för rally-VM både från fans och media i Sverige, säger WRC Promoters vd Oliver Ciesla.

Rally Sweden kommer fram till 2021 att visas i SVT som redan köpt de nationella rättigheterna för rally-VM.

Den svenska VM-deltävlingen klassas som Sveriges största sportarrangemang med 200 000 besökare på plats och runt 100 miljoner tittare bänkade i TV-soffor runt om i världen.

NEVS



18. Ledig befattning

Utbildningschef - ref. 143

NEVS, Trollhättan

”MASKINÖVERSATT”

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla.

Vi söker en träningschef!

Beskrivning

Produktionskvalitet och affärsutvecklingsavdelning ingår i tillverkningsorganisationen. Det övergripande ansvaret är att stödja tillverkning för att säkerställa tillverkningskvalitet, kontinuerlig förbättring och tillverkning av mager system.

Som utbildningschef kommer du att vara en nyckelperson för att säkerställa en hög kompetens när det gäller NEVS Manufacturing System och skapa en engagerad och lärande organisation. Y ou kommer att samordna både internt och extern utbildning och administrera vår tillverkning utbildningsplan.

Samarbete med NEVS-partner kan innebära resor utomlands.

Vi ser till att du får möjligheter att växa och ta utmaningar!

Rollen innefattar:

- Håll tillverkningsutbildningsplanen uppdaterad och giltig för både befintliga och nya anställda
- Anpassa träningen med en stark kundfokus och serviceleverans
- Stöd och tränare interntrenare.
- Träna tränaren Använda en mängd olika träningsmetoder / plattformar. Organisera och genomföra träningssessioner

Vi letar efter någon som har:

- Djup kunskap inom tillverkningssystem och inbyggd kvalitet
- Minst 5 års träningserfarenhet
- Utmärkt kunskap och färdigheter på svenska och engelska, både skriftligt och muntligt
- Erfarenhet i olika former av utbildning, e-lärande, JIT, Lean-spel etc
- Erfarenhet från fordonstillverkning är meriterande
- Förarbevis B

För att lyckas i den här rollen måste du:

- Ha en passion för att utveckla människor och skapa engagemang.
- Ha pedagogiska och kommunikativa färdigheter
- Ha starkt kundfokus och samarbetar i ditt förhållningssätt.
- Kunna arbeta under press och trivas med att hitta kreativa metoder för att uppfylla affärsbehov.
- Ha en vision om hur träning kan förbättras för vårt företag, och om nya moderna träningstekniker som kan användas för att öka effektiviteten och effektiviteten.

Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!
Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!
Om oss
Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan
På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.
När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.
Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.
I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor
NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Urvalsarbete och intervjuer löper kontinuerligt under ansökningsperioden, så skicka din ansökan så snart som möjligt!

Vi motverkade starkt varje kontakt från media- och CV- försäljningen, rekryteringsställen eller företagen!

Typ av anställning Tillsvidareanställning

Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	1
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/57**
Kontakta	Maria Axsäter, Dir. Man. Quality & Business Dev., +46 520 854 17, ma
Publicerad	**14.Jun.2019**
Sista ansökningsdatum	14.August.2019 11:59 CET



• Klicka på den här länken för att visa, ladda ner och skriva ut vårutgåva av Förfina •

SLUT